諮問庁：運輸安全委員会委員長
諮問日：平成２２年１２月１０日（平成２２年（行情）諮問第６１５号）
答申日：平成２４年７月２５日（平成２４年度（行情）答申第１３１号）
事件名：鉄道事故調査報告書関連記録のうち車両のブレーキシステム等に係るものの一部開示決定に関する件

答　申　書

第１　審査会の結論

別紙１に記載した文書（以下「本件請求文書」という。）の開示請求に対し，別紙２に記載した文書１及び文書２（以下，併せて「本件対象文書」という。）を特定し，その一部を不開示とした決定について，本件対象文書を特定したことは妥当であり，諮問庁がなお不開示とすべきとしている部分は，不開示とすることが妥当である。

第２　審査請求人の主張の要旨

１　審査請求の趣旨

行政機関の保有する情報の公開に関する法律（以下「法」という。）３条の規定に基づく本件請求文書の開示請求に対し，運輸安全委員会事務局長（以下「処分庁」という。）が行った平成２１年１０月２３日付け運委総第２０２号による一部開示決定（以下「原処分」という。）について，その取消しを求める。

２　審査請求の理由

審査請求人の主張する審査請求の理由は，審査請求書及び意見書によると，おおむね以下のとおりである。

（１）審査請求書

ア　処分庁は，行政文書開示決定通知書において，３，８７１枚の文書を開示する旨を通知したが，特定した文書数並びに文書の名称及び枚数についての通知はなかった。

このため，運輸安全委員会に特定した文書の名称及び枚数の教示を求めたところ，同委員会は，文書１については１１６文書，文書２の枚数については１０３枚である旨をそれぞれ教示したが，１１６文書（３，７６８枚と推定される。）の名称及び枚数についての教示はなかった。

本件対象文書は３，８７１枚であり，その写しの交付に必要な開示実施手数料は３８，４１０円と高額であったため，開示された文書の一部のみの交付を求めたところ，運輸安全委員会はそれを拒否した。当該行為は，国民の知る権利を妨害するものである。

また，これまでの経験を踏まえると，他府省では開示決定した文書の名称を行政文書開示決定通知書に記載しているところ，処分庁は記載しなかった。

本件請求文書に該当する文書の名称を明らかにせず，また，開示された文書の一部のみを交付するという求めに対し，これを拒否した処分庁の行為は，不当であり，１１６文書の名称及び枚数を明らかにすることを求める。

イ　処分庁は，１１６文書のうち２点については，法５条２号を理由に不開示としているが，不開示とした部分を明らかにしていない。当該不開示部分が１１６文書のうち一つの文書の２点であるのか，また，二つの文書であるのかが全く不明であり，さらに，１１６文書以外に別の文書が存在する可能性も考えられ，原処分の内容が不明であり，当該不開示部分を明らかにすることを求める。

処分庁は，１１６文書のうち２点について，法５条２号に該当する部分を一部不開示としているが，本件開示請求は，福知山線列車脱線事故に係るものであり，当該事故では多数の死傷者が出ていることから，同号ただし書に該当するのであれば，当該不開示部分は，開示されなければならない。

ウ　処分庁は，行政文書ファイルの背表紙を開示したが，文書１は３，７６８枚あり，物理的に一つのファイルには収まらず，複数のファイルが存在するはずであり，既に開示された背表紙以外の背表紙を開示すべきである。

（２）意見書１

ア　閲覧開示の助言について

（ア）諮問庁は，理由説明書において，あたかも審査請求人が開示を受ける権利を放棄したかのような説明をしている。

文書の閲覧を希望するか，あるいは，その写しの交付を希望するかの選択権は，開示請求者にある。助言どおりに閲覧を求めなかったことが，不利に扱われることは不当であり，心外である。

（イ）助言と教示について

諮問庁は，前記の助言を行ったことにより，文書の名称及び枚数の教示が必要でなくなったかのような説明をするが，以下の①ないし⑤のとおり，当該助言は教示を不必要とするものではなく，また，代替となり得るものでもない。

①　閲覧手数料が高額

本件対象文書である３，８７１枚の閲覧に要する費用は３，９００円，その写しの交付に要する費用は閲覧手数料の外に３８，

７１０円が必要となり，文書の名称及び枚数に係る教示があれば，閲覧に要する３，９００円は無用である。

② 閲覧による文書特定の困難性

本件対象文書は３，８７１枚であり，処分庁が定めた閲覧時間では，文書の特定が困難である。

③ 時間の確保の必要性

閲覧日は，平日の日中のみであり，一般的には労働している時間帯に該当する。このため，閲覧するためには，収入の減少を承知の上で仕事を休まざるを得ない。

④ 交通費の必要性

閲覧に際しては，閲覧場所への交通費が必要となり，遠隔地の開示請求者にとっては，多大な負担であり，文書の名称及び枚数に係る教示を受け，その写しの交付を受ける方法であれば，その負担は僅かで済む。

⑤ 閲覧の不可能性

健康上の理由等により閲覧場所へ移動することが困難又は不可能な開示請求者にとっては，閲覧は，現実的な選択肢でない場合がある。

イ 文書数について

諮問庁は，理由説明書において，「文書１が１１６文書あること及び文書２の枚数が１０３枚であることを電子メールで通知した（開示された文書１は，１１７文書であり，この点は，審査請求人も把握済みである。）。」と説明するが，理由説明書を見て，初めて知った。

平成２１年１１月５日，同月１９日及び同月２７日の運輸安全委員会事務局からの電子メールの記録をそれぞれ再確認したが，文書１が１１７文書であるという記載はなかった。

１１６文書について，行政文書の名称を記載した文書の開示を求めたところ，１１７枚の文書が開示された点は不思議ではあったが，１１６文書のうち一つの文書についてだけ２枚開示されたものと解釈した。開示された文書が１１７枚であった理由を運輸安全委員会事務局に問い合わせることも考えたが，開示した文書の名称及び枚数の教示すら拒否するという諮問庁の非常識な対応に辟易（へきえき）としていたため，問い合わせなかった。

「開示した文書１は，１１７文書であり，この点は異議申立人も把握済みである」との諮問庁の説明は，その根拠が全く不明である。また，そもそも，諮問庁は，理由説明書において，「１１６文書であると電子メールで通知した」旨を説明する一方で，「文書数が１１７文

書であることは，電子メールで，審査請求人に通知したところである。」と矛盾した説明をしている。

文書数が１１７文書であるなら，１１６文書であると通知した電子メールの記載は誤りということになるため，諮問庁は，正式に訂正すべきである。

文書数は，本来，行政文書開示決定通知書で通知すべき情報であり，そうしていれば，諮問庁と審査請求人との間で，文書数について争うという不毛な事象を招くことはなかったはずである。

ウ　不開示情報について

（ア）ブレーキシステムに係る不開示部分の不明確な通知について

諮問庁は，理由説明書において，不開示とした部分について，１１７文書のうち２点であることを認めたが，その２点について，一つの文書の２点であるのか，あるいは，二つの文書であるのかを示していない。

また，一部不開示とした文書の名称も明らかにしておらず，依然として不開示部分が不明確である。いまだこれらを通知しない諮問庁の対応は不当である。

（イ）人命の保護等に係る不開示部分について

開示した文書の名称及び枚数の教示を運輸安全委員会が拒否し，一部の文書の写ししか入手できていないため，一部不開示とした部分に人の生命，健康，生活又は財産を保護するため，公にすることが必要である情報が含まれていないかどうか，内閣府情報公開・個人情報保護審査会（以下「審査会」という。）において精査願いたい。

（ウ）競争上の地位の保護のための不開示部分について

当該部分についても精査できない状況にあるため，一部不開示とした部分に競争上の地位の保護のため真に不開示とする必要があるかどうかについて，審査会において精査願いたい。

なお，当該部分にブレーキの性能に係るものである場合は，開示する必要性が高いものと考える。

エ　文書を保管している器具に関する記載について

（ア）ファイルについて

諮問庁は，理由説明書において，本件対象文書を保管箱で保管していると説明するが，開示された文書には，行政文書がつづられているファイルの背表紙と思われるものであり，保管箱で保管している文書の外に当該ファイルで保管している文書が存在するか，あるいは，当該ファイルに文書をとじ，これを保管箱に入れている可能性がある。

「福知山線列車脱線事故収集資料目次」には，文書を保管している器具を示すと思われるＢＯＸ欄がある。その多くは，保管箱の番号と思われる数字が記されているが，カテゴリ「土木」,「電気」,「運転」,「規程類」,「提出命令」,「その他」の文書の一部は，当該ＢＯＸ欄に数字ではなく,「ファイル」と記入されており，これらの文書は，ファイルに保管されている可能性がある。

（イ）保管箱について

「保管箱の一つに貼付した背表紙が唯一のものであり」との説明は，保管箱が複数以上存在することを示している。

多数の死傷者が出た重大事故に係る極めて重要な文書の管理について，一つの保管箱のみに記載をし，別の保管箱に一切の記載をしていないとする諮問庁の説明は不自然であり，全ての保管箱に，番号や内容保管物に係る記載が存在する可能性がある。

「福知山線列車脱線事故収集資料目次」には，カテゴリ「土木」のＢＯＸ欄に「２」ないし「４」の数字が記入されており,「土木」のカテゴリだけでも保管箱が３箱存在する可能性を示している。

同様に,「電気」は９箱,「車両」は１０箱,「運転」は４６箱,「総務」は１箱,「規程類」は４箱,「試験・測量」は１箱,「提出命令」は５箱,「警察」は２箱,「その他」は９箱，合計９０箱の保管箱が存在する可能性がある。

これら合計９０箱の保管箱の管理に当たっては，ＢＯＸナンバーや内容保管物に係る記載（文書整理ラベルシール等）が不可欠である。

（ウ）金庫について

文書の一部は金庫で保管されている。「福知山線列車脱線事故収集資料目次」において，カテゴリ「警察」のうち番号「警００６６」,「警００８３」ないし「警００８８」,「警００９０」及び「警００９２」ないし「警００９４」の１１文書並びに「その他」のうち番号「他０１７０」,「他０１８６」,「他０２０５」及び「他０２０７」の４文書は,ＢＯＸ欄に何も記入されておらず,一方で内容欄に「【金庫保管】」との記載がある。また,「他０２０６」もＢＯＸ欄に記入がなく，金庫保管の文書と推定される。

これらの金庫に保管されている文書には，内容欄の記載から，死傷者を含む事故列車の乗員乗客の個人情報が記載されていると推定される。また，当該金庫は，福知山線の事故以外のものも保管している可能性がある。

金庫に保管されている文書は，文書単体で金庫に収められている

とは考え難く，ファイルや保管箱等の文書保管器具に収められている可能性が高く，文書の厳重管理の必要性から，ほぼ確実に当該器具には管理番号や内容保管物に係る記載(文書整理ラベルシール等)が存在するはずである。

（エ）その他の文書保管器具について

文書番号「土００７５」及び「土００７６」のＢＯＸ欄には「円筒」,「電００９０」のＢＯＸ欄には「別」,「運０５０４」のＢＯＸ欄には「別綴」及び「総００１０」のＢＯＸ欄には「別冊」の記載がそれぞれある。これらの文書は，ファイルや保管箱以外の文書保管器具に収められている可能性があり，その器具には管理番号や内容保管物に係る記載（文書整理ラベルシール等）が存在する可能性がある。

オ　運輸安全委員会の姿勢について

運輸安全委員会は電子メールにて，本件対象文書の名称及び枚数の教示を拒否する旨を異議申立人へ通知した。そして，理由説明書においても，その姿勢を継続している。

運輸安全委員会は，航空・鉄道・船舶の事故に係る極めて重要な文書を大量に保有している。事故調査に係る図面や数値データ等を含む文書は，専門知識を有しない一般国民にとって極めて難解なものが多く，内容を理解するためには閲覧のみでは不十分で，その写しの交付の入手が不可欠である。また，その量は膨大であり，費用面等から，一般庶民が全文書の写しの交付を入手することは現実的ではなく，情報の絞り込みが不可欠である。開示請求者が必要な文書を特定し，これに迅速にアクセスするためには，開示決定通知書による適正な「文書の名称及び枚数等の文書情報の通知並びにその通知だけでは不十分で，文書情報の適正な教示が必要不可欠なのである。

「適正な通知と教示」を拒否する運輸安全委員会の姿勢は，情報公開制度の趣旨に反するものであり，航空・鉄道・船舶事故という国民の安全に深く関わる情報へのアクセスを著しく困難とする不当なものである。この姿勢は，情報公開制度だけでなく，事故調査に係る国の制度に対して，国民に不信を抱かせかねないほどの悪質なものである。

3　意見書２

（１）別表７（法人が作成したブレーキシステムに関するデータ関係）について

諮問庁は，補充理由説明書において，ブレーキシステムに係る別表 7 の情報について，法人の利益等の保護を理由に，不開示を維持すること

が妥当であると説明している。

しかし，ブレーキシステムに係る別表７情報は，下記について重要な情報である可能性があるため，開示されるべきである。

ア　事故車両の不適正な設計等の解析について

別表７の情報は，事故車両の不適宜な設計等の解析に必要となる可能性がある。

列車のブレーキが作動せず事故やオーバーラン事案が発生した場合は，一般的には運転士がブレーキ操作を誤った可能性が疑われるが，運転士がブレーキ操作を行ってもブレーキが十分に作動しないか，全く作動しない事例が存在する。

福知山線事故の鉄道事故調査報告書（ＲＡ２００７－３－１）の２．９．２．２（ブレーキ指令線の加圧，無加圧）及び付図１７には，事故を起こした２０７系電車のブレーキハンドルは，操作位置によっては，常用ブレーキも非常ブレーキも全く作動しない構造であった事実が記されている。

また，福知山線事故発生の翌日の平成１７年４月２６日に，ＪＲ東日本の常磐線の羽鳥駅構内の脇山踏切において発生した事故（以下「羽鳥駅事故」という。）では，特急列車（６５１系電車）の運転士が常用最大ブレーキに続いて非常ブレーキを使用したところ，ブレーキシステムの構成上の理由により運転士の操作意図とは逆にブレーキ力が弱まり，結果として列車が大型トレーラと衝突して脱線した。

自動車の運転に例えると,「危険を感じてブレーキペダルを強く踏んだところ，逆にブレーキが緩んでしまった」かのような状況が発生してしまったのである。

ブレーキ力が弱まった原因は故障ではなく,「６５１系電車のブレーキ装置は，常用ブレーキを使用している特定の条件下において非常ブレーキを使用すると，却ってブレーキ力が弱まるシステムに（結果的であれ）設計されていた」ことであった。

羽鳥駅事故の鉄道事故調査報告書（ＲＡ２００６－４－９）には，仮にブレーキ力が弱まらなければ，事故列車は踏切の手前で停止して大型トレーラとの衝突を回避できたと推定される旨が記されている。また，報告書は事故原因の一つとして「本件列車において常用最大ブレーキの後に使用された非常ブレーキの減速度が常用最大ブレーキの減速度よりも低かったこと」を挙げ，これの再発を防止するため「鉄道車両のブレーキ装置に関する建議」を発しており，６５１系電車のブレーキシステムが不適正な設計であったことは，事実として捉えて問題ないと考えられる。

２０７系電車の不適正なブレーキハンドル構造や，６５１系電車の不適正なブレーキシステムは，事故調査により明らかとなったが，これら以外にも，福知山線事故の事故車両である２０７系電車について「既知，あるいは未知の不適正な設計や構造等を有しているか，あるいは事故当時に有していた可能性」が否定し得ない。

また，諮問庁が補充理由説明書にて指す法人が何であるかは不明であるが，６５１系電車の全てを製造した特定鉄道車両製造事業者は，２０７系電車について，試作車（量産先行車）を含め全体のうち４割程度の製造を担当したようであり，６５１系電車と２０７系電車の双方について，「既知，あるいは来知の不適正な設計や構造等を共有しているか，あるいは共有していた可能性」が全く無いとは言い切れない。

別表７の情報を解析することにより，福知山線事故の事故車両が不適正な設計や構造等を有していたかどうか，例えば，「実際に福知山線事故の運転士が，事故現場の十分手前でブレーキハンドルを操作したか否かは置くとして，仮に事故現場の十分手前でブレーキハンドルを操作した場合に，ブレーキが十分に作動しないか，あるいは全く作動しないような特殊な状況を発生させる可能性のある設計や構造等となっていなかったかどうか」が明らかとなる可能性が無いとは言い切れないため，当該情報は開示されるべきである。

イ　運転士のブレーキ操作の解析について

別表７情報は，運転士のブレーキ操作の解析に必要となる可能性がある。

諮問庁は別表７について，「非常ブレーキが発生したときの車両の状態を把握することを目的とした非常ブレーキ記録のデータフォーマット及び当該記録の詳細なフローチャート」と説明している。

諮問庁の説明からは，別表７の情報が「福知山線事故で事故を起こした車両が事故現場で記録したデータ（以下「実録データ」という。）」なのか，あるいは「福知山線事故で事故を起こした車両のシステム構成を示す設計時のデータ（以下「設計データ」という。）」なのか判別できないが，どちらであっても，運転士のブレーキ操作の解析に必要となる可能性がある。

別表７の情報が実録データであるなら，非常ブレーキ記録等により，運転士のブレーキ操作が明らかとなる可能性がある。また，別表７情報が設計データであるならば，別表７のフローチャート等を元に，「運転士が各種条件下でブレーキ操作を行った場合に，記録装置にはどのようなデータとなって残るのか」を精査し，これと実際に残されたデ

ータと比較等することにより，運転士のブレーキ操作が明らかとなる可能性がある。

特に，上記アに記したように，事故当時の２０７系電車のブレーキシステムが「不適正な設計や構造等」を有していた場合，別表７情報は，運転士のブレーキ操作の解析にとって，より重要となる可能性がある。

２０７系電車のブレーキハンドルは,「操作位置によっては常用ブレーキも非常ブレーキも全く作動せず，ブレーキの操作記録も残らない構造」であった。つまり,「運転士のブレーキ操作とブレーキ作動状況とブレーキ記録に差異（運転士がブレーキ操作をしてもブレーキが作動せず，ブレーキ記録も残らない）が発生する構造」であった。

このことから,「仮に福知山線事故の運転士が，事故現場の十分手前で減速や停止をしようとブレーキハンドルを操作していたとしても，操作位置によっては，ブレーキハンドルの不適正な設計や構造等により常用ブレーキも非常ブレーキも全く作動せず，しかもブレーキ記録にもブレーキハンドルを操作した事実が記録されなかった可能性」が考えられる。

また,「運転士のブレーキ操作とブレーキ作動状況とブレーキ記録に差異を発生させる要因」は，事故を起とした２０７系電車において，ブレーキハンドル以外にも存在した可能性が否定し得ない。つまり，「ブレーキハンドルの構造以外の理由により，記録されなかったブレーキ操作が存在した可能性」が否定でない。

これら「記録されなかったブレーキ操作」の解明には残されたブレーキ記録だけでは不十分であるが，別表７情報があれば,「記録されなかったブレーキ操作」等が解明される可能性がある。例えば，別表７の非常ブレーキ記録のフローチャートを精査すれば,「ブレーキ操作を行っても記録されない条件（状況）が明らかとなる可能性」があり，これが明らかとなれば，記録されていない運転士のブレーキ操作が解明される可能性が全く無いとは言い切れない。

よって，当該情報は開示されるべきである。

ウ　事故調査の検証について

別表７の情報は，航空・鉄道事故調査委員会（当時）の事故調査が適正に行われたかどうかの検龍に必要となる可能性がある。よって，当該情報は開示されるべきである。

（２）運輸安全委員会の姿勢について

審査請求人は平成２３年１２月２７日付にて，行政文書ファイル管理簿に係る２件の行政文書開示請求を，運輸安全委員会に対して行った。

しかし，運輸安全委員会は開示請求を拒否し，開示請求人（審査請求人）の意に反して開示請求書を返戻した。返戻された開示請求書には，受付印すら押印されていなかった。また，決定（開示・不開示決定等）がされなかったことにより，不服申立てを実施することもできなかった。

審査請求人は意見書（平成２３年１月１１目提出）にて，「適正な通知と教示」を拒否する不当な諮問庁の姿勢を指摘しているところであるが，「情報公開制度に係り，諮問庁が不当な対応をしている可能性のある最近の事例」として，上記の事実を指摘する。

第３　諮問庁の説明の要旨

１　理由説明書

（１）本件審査請求について

本件開示請求は，法３条に基づき，別紙１に記載した（本件請求文書）の開示を求めるものである。

処分庁は，別紙２に記載した文書（本件対象文書）を特定し，文書１のうち個人の氏名，役職及び印影の部分については，特定の個人を識別することが可能であることから，法５条１号に該当するとして，また同文書は，複数の文書で構成されているところ，うち２点については，法人の権利，競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあることから，法５条２号に該当する部分を不開示とし，また，文書２については，法５条１号に該当する部分を不開示とする一部開示決定（原処分）を行った。

本件審査請求は，審査請求人が原処分の取消しを求めたものである。

（２）原処分に対する諮問庁の考え方について

本件審査請求を受け，諮問庁として原処分の妥当性を検証した結果は，以下のとおりである。

処分庁は，審査請求人からの開示請求を受けて対象文書を検索したところ，一つの行政文書として管理する「鉄道事故調査報告書関連記録（平成１７年４月２５日に発生したＪＲ会社福知山線列車脱線事故）」のうち本件対象文書として，３，８７１枚を特定した。

処分庁は，これらの文書について，特定の個人を識別できる氏名，役職及び印影の部分並びに法５条２号の規定に該当する２点の法人等に関する情報に該当する部分を不開示とする一部開示決定を行った。

ア　開示決定した文書の名称及び文書ごとの枚数に係る情報について

原処分後，審査請求人が電子メールで，文書１については文書ごとの名称及び枚数を，また，文書２については枚数を教示するよう求めてきたので，処分庁は，文書１が合計１１６文書であること及び文書２の枚数が１０３枚であることを電子メールで通知した（文書１は１

１７文書であり，この点は審査請求人も把握済みである）。しかし，１１７文書それぞれの名称及び枚数は開示対象文書の内容の一部であり，開示の実施前に明らかにできるものではないことから通知しなかった。

なお，処分庁は，「先に閲覧による開示の実施を受け，当該文書の内容を確認し，必要なものについて写しの交付による開示の実施を受ける方法がある」旨の助言を行ったが，審査請求人から閲覧による開示実施の申し出はなく，その後，当該文書の一部について，ＤＶＤ－Ｒによる開示実施の申し出があった。

イ　不開示部分について

（ア）文書１の不開示部分の不明確な通知について

処分庁は，文書１のうち２点については，法人が技術力を結集して独自に得たデータが記載されており，同データを開示すると他社から競争上の地位を奪われ，経営上大きな支障を生じることから，同法人の存続の根幹に関わる問題であると考え，法５条２号イに該当する部分を不開示とした。

審査請求人は，当該不開示部分を明確に通知することを求めているが，上記のとおり，文書ごとの名称及び枚数は，開示対象文書の内容の一部であるから，開示の実施前に明らかにできるものではない。

なお，文書１の文書数が１１７文書であることは，上記のとおり，電子メールで審査請求人に通知した。

（イ）人命の保護等に係る不開示部分について

上記のとおり，不開示部分には，法人が技術力を結集して独自に得たデータが記載されており，当該データを開示すると他社から競争上の地位を奪われ，経営上大きな支障を生じることから，同法人の存続の根幹に関わる問題であると考え，処分庁が法５条２号イに該当するとして当該部分を不開示としたことは妥当である。

審査請求人は，法５条２号イに該当する場合であっても，同号ただし書の「人の生命，健康，生活又は財産を保護するため，公にすることが必要であると認められる情報を除く」に該当する場合には，当該部分は開示されるべきであると主張するが，本件は，人の生命，健康，生活又は財産を保護するために，何人に対しても開示することが必要な情報であるとは認められず，逆に当該文書のような企業の機密情報が開示されることとなれば，関連企業から情報提供を受けることが難しくなり，将来の事故等調査に支障を来す恐れがある。開示することにより当該法人が被る不利益をも勘案すれば，当該部

分は同号ただし書の規定に該当せず，審査請求人の主張には理由がない。

ウ　行政文書ファイルに係る文書について

審査請求人は，行政文書ファイルに係る文書は，推定３，７６８枚であり，一つの行政文書ファイルへ物理的に収めている装置には収まらないとして，当該装置は二つ以上存在すると主張している。しかし，運輸安全委員会では「鉄道事故調査報告書関連記録（平成１７年４月２５日に発生したＪＲ西日本福知山線列車脱線事故）」を一つの行政文書として保管箱で管理しており，複数の行政文書ファイルへ物理的に収めている装置にとじ込む形では保管していないため，審査請求人の主張は事実と異なる。そして，行政文書ファイルに係る表紙等は，保管箱の一つに貼付した背表紙が唯一のものであり，既に開示した。

審査請求人の言う「ファイル文書にとじられている文書のうち行政文書ファイル自身に係るもの（目次等）」についても，運輸安全委員会が作成した目次がこれに該当するため既に開示した。

（３）結論

以上の理由により，原処分は妥当であると考える。

２　補充理由説明書

（１）なお不開示を維持する部分について

原処分において不開示とした部分のうち，別表１ないし別表８に掲げる資料のページにおける不開示部分については，法５条の要件に該当することから，なお不開示を維持することとする。

ついては，なお不開示を維持する部分（以下「不開示維持部分」という。）の不開示情報該当性について，それぞれ以下のとおり説明する。

（２）不開示情報該当性について

ア　別表１から別表４に掲げる資料の頁における不開示維持部分は，それぞれ，別表１については法人の職員の氏名，別表２については法人の職員の署名，別表３については法人の職員の印影，別表４については法人の職員のメールアドレスである。

当該部分は，個人に関する情報であって特定の個人を識別できるものであり，法５条１号に該当し，法５条１号ただし書のイないしハのいずれにも該当する事情も認められないことから，なお不開示を維持することが妥当であると考える。

イ　別表５及び別表６に掲げる資料の頁における不開示維持部分は，それぞれ，別表５については法人の電話番号，別表６については法人のファクシミリ番号である。

当該部分は当該法人において公表されていない情報であり，これを

公にすることにより本来の業務の目的以外に利用されるおそれがあり，当該法人の業務に支障が生じる等，当該法人の正当な利益を害するおそれがあるため，法５条２号イに該当することから，なお不開示を維持することが妥当であると考える。

ウ　別表７に掲げる資料の頁における不開示維持部分は，非常ブレーキが発生したときの車両の状態を把握することを目的とした非常ブレーキ記録のデータフォーマット及び当該記録の詳細なフローチャートである。

当該部分は，法人における独自のノウハウに当たるものであり，これを公にすることにより，当該法人の権利，競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあるため，法５条２号イに該当することから，なお不開示を維持することが妥当であると考える。

エ　別表８に掲げる資料の頁における不開示維持部分は，国の機関の職員のメールアドレスである。

当該部分は，鉄道事業者や車両メーカー等との連絡に用いる情報であり，これを公にすることにより，いたずらや偽計等に使用されることが懸念される。このことにより，国の機関が必要とする際の緊急の連絡や部外との連絡に支障を来すなど，国が行う事務の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがあるため，法５条６号柱書きに該当することから，なお不開示を維持することが妥当であると考える。

第４　調査審議の経過

当審査会は，本件諮問事件について，以下のとおり，調査審議を行った。

①　平成２２年１２月１０日　諮問の受理
②　同日　諮問庁から理由説明書を収受
③　平成２３年１月１２日　審査請求人から意見書１を収受
④　同月１７日　審議
⑤　平成２４年３月１９日　委員の交代に伴う所要の手続の実施，本件対象文書の見分及び審議
⑥　同年５月１７日　諮問庁から補充理由説明書を収受
⑦　同年６月５日　審査請求人から意見書２を収受
⑧　同年７月２３日　審議

第５　審査会の判断の理由

１　本件対象文書について

本件開示請求は，別紙１に記載した文書（本件請求文書）の開示を求めるものである。

処分庁は，別紙２に記載した文書１及び文書２（本件対象文書）を特定し，法５条１号及び２号イに該当する部分を不開示とする一部開示決定（原

処分）を行った。

審査請求人は，本件請求文書のうち別紙１の①記載の文書について，対象文書を明らかにせずになされた原処分は不当であり，別紙１記載の文書について，本件対象文書の外に特定すべき文書が存在する可能性がある旨主張するとともに，不開示とされた部分の開示を求めている。

諮問庁は，原処分において不開示とされた部分のうち，文書１に係る別表１ないし別表８に記載した部分については，法５条１号，２号イ及び６号柱書きにそれぞれ該当するとしてなお不開示を維持すべきとし，その余の部分は開示するとしていることから，以下，本件対象文書の見分結果を踏まえ，本件対象文書の特定の妥当性等及び諮問庁がなお不開示とすべきとしている部分（以下「不開示維持部分」という。）の不開示情報該当性について検討する。

２　本件対象文書の特定の妥当性等について

（１）本件開示決定通知書の記載について

ア　当審査会事務局職員をして諮問庁に確認させたところ，諮問庁は，福知山線列車事故調査に関連する文書は，行政文書ファイル名「ＪＲ西日本福知山線列車事故調査関連記録」と称するもので，次の文書から構成されており，本件対象文書はその一部であり，行政文書開示決定通知書に記載のとおり，対象文書の名称を明らかにしていると説明する。

ⅰ）事故調査報告書

ⅱ）本件の事故調査で収集した別紙３に記載した車両のブレーキシステムに関する資料を含む１，８９３点の資料

ⅲ）「土木」，「電気」，「車両」等の収集した資料の分類項目が記載された「【収集資料等】」を表題とする文書

ⅳ）ⅱ）の１，８９３点の資料の目次が記載された「福知山線列車脱線事故収集資料目次」を表題とする文書

イ　開示請求があった場合には，対象となる行政文書を明確に特定した上で，開示・不開示の決定を行うべきものと解されるところ，審査請求人は開示の実施を受けて本件対象文書の内容を把握できるのであるから，別紙３列記の文書を一括して本件開示決定通知書に記載することにより，本件対象文書を特定した原処分は違法とまではいえない。

（２）本件対象文書の特定の妥当性について

ア　当審査会事務局職員をして諮問庁に確認させたところ，諮問庁は，以下のとおり説明する。

（ア）福知山線列車事故に係る文書は，（１）アのとおり構成されている。

（イ）ⅱ）の１，８９３点の資料については複数の封筒に分けて，ⅲ）の「【収集資料等】」を表題とする文書及びⅳ）の「福知山線列車脱線事故収集資料目次」を表題とする文書についてはファイル文具にまとめて，これらの封筒及びファイル文具を文書保存箱で保管している（なお，本件の事故の原因であるブレーキシステムに関する資料の目録が記載された文書は，本件開示請求を受けて作成したものである。）。

（ウ）ファイル文具には行政文書ファイル名を記載した背表紙があることから，別紙１の②に記載した部分に相当するものとして特定したが，封筒並びにファイル文具及び封筒が保管されている文書保存箱には審査請求人が主張するような文書整理ラベルシールはない。

（エ）また，福知山線列車事故に係る文書は，上記のとおり，ファイル文具，封筒及び文書保存箱に保管されていることから，当該文書がこれら以外のものに保管されてはいない。

（オ）なお，念のため，運輸安全委員会の関係課の執務室，倉庫及び書庫等の探索をさせたが，本件対象文書以外の文書の存在は確認できなかった。

イ　上記諮問庁の説明に，特段不自然，不合理な点は認められず，また，これを覆すに足る事情は認められない。さらに，文書の探索の方法及び範囲も不十分とは言えないことから，運輸安全委員会において，本件対象文書以外の本件請求文書に該当する文書を保有しているとは認められない。

３　不開示情報該当性について

（１）法人の職員の氏名，署名，印影及びメールアドレスの部分について

ア　当審査会において本件対象文書を見分したところ，不開示維持部分のうち，別表１に掲げられた部分では法人の職員の氏名が，別表２に掲げられた部分では法人の職員の署名が，別表３に掲げられた部分では法人の職員の印影が，別表４に掲げられた部分では法人の職員のメールアドレスがそれぞれなお不開示とすべきとされていることが認められる。

イ　当該部分は，法５条１号本文前段の個人に関する情報であって，特定の個人を識別できるものに該当し，法５条１号ただし書イないしハに該当する事情も認められない。また，当該部分は，特定の個人を識別することができることとなる記述であって，法６条２項の部分開示の余地はないことから，不開示としたことは妥当である。

（２）法人の電話番号及びファクシミリ番号の部分について

ア　当審査会において本件対象文書を見分したところ，不開示維持部分

のうち，別表５に掲げられた部分では法人の電話番号が，別表６に掲げられた部分では法人のファクシミリ番号がそれぞれなお不開示とすべきとされていることが認められる。

イ　当審査会事務局職員をして諮問庁に確認させたところ，諮問庁は，これらの電話番号等は法人において公表されていない連絡先であり，これを公にすることにより，本来の目的以外の電話がかかり業務に支障が生じる等当該法人の正当な利益を害するおそれがあるため，法５条２号イに該当すると説明する。

ウ　当該部分は，これを公にすると，当該法人の業務に支障を及ぼし，当該法人の企業経営上の正当な利益を害するおそれがあると認められ，法５条２号イに該当し，不開示としたことは妥当である。

（３）法人が作成したブレーキシステムに関するデータの部分について

ア　諮問庁は，不開示維持部分のうち，別表７に掲げられた部分には，法人が作成した，非常ブレーキが発生したときの車両の状態を把握することを目的とした非常ブレーキ記録のデータフォーマット及び当該記録の詳細なフローチャートが記載されていると説明する。

イ　当審査会において別表７に掲げられた部分を見分したところ，諮問庁の説明のとおり記載されていることが認められる。

ウ　諮問庁は，当該部分を不開示としたことについて，当該部分には，法人における独自のノウハウが記載されており，これを公にすると，同業他社から競争上の地位を奪われ，経営上大きな支障を生じ，当該法人の権利，競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあるため，法５条２号イに該当すると説明する。

エ　当該部分は，通常公にされることのない当該法人の機微な情報が記載されているものと認められ，これを公にすると，当該法人の事業に関し，当該法人の企業経営上の正当な利益を害するおそれがないとは言えず，法５条２号イに該当し，不開示としたことは妥当である。

オ　なお，審査請求人は，当該部分について法５条２号ただし書に該当する部分を開示することを求めている。当該部分を公にすることにより保護されるべき利益と，これを公にしないことにより保護される法人の利益を比較したとき，前者の利益を保護する必要性が上回るとまでは認められないため，当該部分は，法５条２号ただし書に該当しない。

（４）国の職員のメールアドレスについて

ア　当審査会において本件対象文書を見分したところ，不開示維持部分のうち，別表８に掲げられた部分では，国の職員のメールアドレスがなお不開示とすべきとされていることが認められる。

イ　諮問庁は，当該部分を不開示としたことについて，当該部分は，鉄道事業者や車両メーカー等との連絡に用いているものであり，これを公にすると，本来の担当業務以外のメールの対応に追われるおそれがあり，国の機関が必要とする際の緊急の連絡や部外との連絡に支障を来すなど，事務の適正な執行に支障を及ぼすおそれがあり，法５条６号柱書きに該当すると説明する。

ウ　当該部分には，国の職員に対し職務遂行のために付与されているメールアドレスが記載されているものと認められ，これを公にした場合，いたずらや偽計等に使用されることにより，国の機関が必要とする際の緊急の連絡や部外との連絡に支障を来すなど，事務の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがあると認められ，法５条６号柱書きに該当し，不開示としたことは妥当である。

４　審査請求人のその他の主張について

審査請求人はその他種々主張するが，いずれも当審査会の上記判断を左右するものではない。

５　本件一部開示決定の妥当性について

以上のことから，本件請求文書の開示請求につき，本件対象文書を特定し，その一部を法５条１号及び２号イに該当するとして不開示とした決定については，運輸安全委員会において，本件対象文書の外に開示請求の対象として特定すべき文書を保有しているとは認められないので，本件対象文書を特定したことは妥当であり，諮問庁が法５条１号，２号イ及び６号柱書きに該当するとしてなお不開示とすべきとしている部分は，法５条１号，２号イ及び６号柱書きに該当すると認められるので，不開示とすることが妥当であると判断した。

（第５部会）

委員　戸澤和彦，委員　椿　愼美，委員　山田　洋

別紙１　本件請求文書

「平成１７年４月２５日にＪＲ西日本福知山線で発生した列車脱線事故」に係り，運輸安全委員会が保有する以下の文書。

なお，車両とは，「当該事故を引き起こしたＪＲ西日本２０７系の０番代，１００番代，１０００番代及びこれに関連する車両（ＪＲ西日本２０７系量産先行車の５００番代，１５００番代及び２０００番代等）」を指す。

① 「車両のブレーキシステムに係る文書（空気配管及び電気回路の系統図，ブレーキ率及びブレーキ減速度を記載した文書並びに空気制動及び電気制動について記載した文書等）及び左記文書の取得元を記載した文書（複数以上あればその全て。）。」

② 「上記①の文書をまとめた行政文書ファイルについて，「まとめられた行政文書」を除いた部分のうち運輸安全委員会が記載した部分の一切。すなわち，行政文書ファイルの表紙（背表紙や裏表紙等を含む。）に運輸安全委員会が記載した部分及び当該行政文書ファイルに係る文書（目録等）を運輸安全委員会が作成して行政文書ファイルにとじているならその部分。」

別紙２　本件対象文書

文書１　「鉄道事故調査報告書関連記録（平成１７年４月２５日に発生した西日本旅客鉄道（株）福知山線列車脱線事故）」のうちブレーキシステムに係る文書

文書２　「鉄道事故調査報告書関連記録（平成１７年４月２５日に発生した西日本旅客鉄道（株）福知山線列車脱線事故）」の背表紙の部分並びに「収集資料等一覧」，「福知山線列車脱線事故収集資料目次」及び「車両のブレーキシステムに係る文書目録」に係る文書

別紙３　文書１の内訳（かっこ書きは資料番号である。）

（車０００２）ＡＴＳ－Ｐ取扱説明書

（車０００８）ＪＲ西日本ＡＴＳ－Ｐ２形制御装置制作仕様書

（車０００９）ＡＴＳ－Ｐ送受信部－記録部間データ伝送仕様書（特定法人Ａ）

（車００１０）ＡＴＳ－Ｐ形システム速度照査部－記録部データ伝送仕様書（特定法人Ｂ）

（車００１１）ＡＴＳ－Ｐ記録部－ブレーキ論理部間データ伝送仕様書（特定法人Ｃ）

（車００１２）ＡＴＳ－Ｐ形制御装置不可機能処理部－記録部伝送仕様書（特定法人Ｄ）

（車００１３）ＡＴＳ－Ｐ記録部ツナギ図

（車００１４）ＣＤ信号の出力タイミング

（車００１５）ＡＴＳ－Ｐ２記録部記録部製作仕様書

（車００１６）ＡＴＳ－Ｐ１送受信部に関する資料（特定法人Ａ）

（車００１７）ＡＴＳ－Ｐ１速度照査部に関する資料（特定法人Ｂ）

（車００１８）ＡＴＳ－Ｐ１ブレーキ論理部に関する資料（特定法人Ｃ）

（車００１９）ＡＴＳ－Ｐ１付加機能処理部に関する資料（特定法人Ｄ）

（車００２３）ＡＴＳ－Ｐ２形車上装置記録部製作仕様書

（車００２４）直通予備ブレーキを使用した場合の報告について

（車００４０）車両のＡＴＳ－Ｐのパターン情報テーブルデータ

（車００４１）・ＡＴＳ－ＳＷ形送受信器製作仕様書・ＡＴＳ－ＳＷ送受信器・ＡＴＳ－ＳＷ形送受信器・１０－３ＡＴＳ－ＳＷ形・１０－３－６ＡＴＳ－ＳＷ変周式発信回路の原理・ＡＴＳ－ＳＷ形保安装置回路ツナギ

（車００４２）ＡＴＳ－Ｐ形制御装置送受信部-付加機能処理部伝送仕様書

（車００４３）ＡＴＳ－Ｐ２形システム付加機能処理部処理仕様書

（車００４４）ＡＴＳ－Ｐ形制御装置付加機能処理部-表示装置伝送仕様書

（車００４５）ＡＴＳ－Ｐ形制御装置付加機能処理部-記録部伝送仕様書

（車００４６）ＡＴＳ－Ｐ２システム制御部処理仕様書

（車００４７）ＡＴＳ－Ｐ２形システム付加機能処理部機能仕様書

（車００４８）ＡＴＳ－Ｐ２形車上装置音声出力部制作仕様書

（車００４９）ＡＴＳ－Ｐ２形車上装置説明書

（車００５０）ＡＴＳ－Ｐ形システム速度照査部車両性能データ設定器機能仕様書

（車００５１）ＡＴＳ－Ｐ２制御部・付加機能部車両性能データ設定操作仕様書

（車００５２）ＡＴＳ－Ｐ２表示設定器操作・表示仕様書（検修モード）

（車００５３）ＡＴＳ－Ｐ２記録部読み出し器操作・画面仕様書
（車００５４）ＡＴＳ－Ｐ２形車上装置故障検知内容表
（車００５５）ＡＴＳ－Ｐ２形記録部（ＲＣＤボード）記録データ読み替え表
（車００５６）ＡＴＳ－Ｐ送受信部－記録部間データ伝送仕様書
（車００５７）ＡＴＳ－ＰＷＲＣ１０形記録部取扱説明書ＫＴ－１０３５－Ａ
（車００５８）ＡＴＳ－Ｐ形制御装置付加機能処理部システム仕様書
（車００５９）ＡＴＳ－Ｐ形制御装置付加処理部取扱説明書（システム編）
（車００６０）ＡＴＳ－Ｐ説明書
（車００６１）ＡＴＳ－Ｐ制御装置取扱説明書一覧（１．本体（床下箱）２．本体（床上箱）３．ブレーキ論理部，４．処理部５．継電器盤６．保守点検表７．その他）
（車００６２）ＡＴＳ－Ｐ２形自動列車停止装置製作仕様書
（車００６３）ＡＴＳ－Ｐ２形車上装置記録部製作仕様書
（車００６４）ＡＴＳ－Ｐ制御装置ＷＴＳ１５－４形ブレーキ論理部取扱説明書
（車００６５）ＡＴＳ－Ｐ２車上装置送受信部取扱説明書
（車００６６）ＡＴＳ－Ｐ２形車上装置（送受信部）仕様
（車００６７）ＡＴＳ－Ｐ２形送受信部ソフトウェア機能設計書
（車００６８）ＡＴＳ－Ｐ形システム速度照査部説明書
（車００６９）ＡＴＳ－Ｐ形システム基本≪基本機能編≫
（車００７０）２０７系ＥＢ・ＴＥ・ＳＲＤ装置シーケンス資料
（車００７１）２０７系0代直通予備ブレーキスイッチ【現物の送付状】
（車００７２）ＡＴＳ－Ｐ２回路ツナギ図（２０７系１０００番代）
（車００７３）ＡＴＳ－Ｐ２におけるＣＤ信号の記録遅延
（車００７５）非常ブレーキ記録データフォーマット
（車００７６）リレーフォトカプラ入出力仕様・ＡＴＳ－Ｐ送受信部－付加機能処理部データ伝送仕様書
（車００７７）ＥＢ・ＴＥ・ＳＲＤ回路ツナギ
（車００８８）２０７系１０００番代２２３系・２８１系地上設備仕様書
（車００８９）ＡＴＳ－Ｐ２全体ツナギ(図面番号３１３－３Ｂ４２２４２１）
（車００９０）ＡＴＳ－Ｐ装備車種カント不足量一覧表
（車００９１）速度照査パターン
（車００９２）２０７系0代空気ブレーキ装置調整値一覧
（車００９３）２０７系１０００代空気ブレーキ装置調整値一覧
（車００９４）２０７系１０００代ブレーキ受量器システム仕様書
（車００９５）２０７系１０００代圧力センサユニット仕様書
（車００９６）２０７系１０００代ＷＤ２０ＮＨ－Ａ除湿装置取扱説明書

（車００９７）２０７系１０００代ユニットブレーキ説明書
（車００９８）２０７系１０００代圧力センサユニット＝モニタ装置間インターフェイス仕様書
（車００９９）２０７系0代ＷＢ０Ｄ７ブレーキユニット取扱説明書
（車０１００）２０７系0代圧力センサユニット仕様書
（車０１０１）２０７系0代ＷＤ２０ＴＨ除湿装置取扱説明書
（車０１０２）２０７系0代ユニットブレーキ説明書
（車０１０３）２０７系0，１０００代共通ＳＪ型ブレーキシリンダ説明書
（車０１０４）２０７系0，１０００代共通ＴＣ２０００形空気圧縮機取扱い説明書
（車０１０５）２０７系0，１０００代共通ＭＨ３０９３－ＴＣ２０００形電動空気圧縮装置取扱い説明書
（車０１０６）２０７系0，１０００代共通ＳＭＨ３０９３形，ＷＭＨ３０９３形空気圧縮電動機
（車０１０７）２０７系0，１０００代共通ブレーキダイヤフラム取扱い説明書
（車０１１８）ＡＴＳ－Ｐ１記録部記録データの種別コードについて
（車０１２０）ＡＴＳ－Ｐ制御装置ブレーキ論理装置動作説明書の質問に対する回答
（車０１２４）２０７系１０００代搭載のＥＢ－ＴＥ－ＳＲＤ装置ソフト
（車０１２５）ＪＲ西日本２０７系１０００代非常ブレーキ記録について
（車０１２７）5両目ＥＢ・ＴＥ・ＳＲＤプログラム
（車０１２８）ＡＴＳ－Ｐ１制御装置付加機能部誤通過防止機能（追加）仕様書
（車０１２９）7両目ＥＢ・ＴＥ・ＳＲＤプログラム
（車０１３０）ＡＴＳ－ＰＩＣカード登録データ印字リスト（運用データ）
（車０１３１）西日本旅客鉄道株式会社ＡＴＳ－Ｐ運用カード読み出し，バックアップ手順
（車０１４６）ＡＴＳ－Ｐ２・Ｐ３制御装置誤通過防止機能仕様書（付加部）
（車０１４８）２０７系ブレーキノッチ×減速度表０６０５１１
（車０１４９）電気指令式ブレーキ電車ノッチ別設定減速度一覧０６０６２０
（車０１５１）ＣＤ出力遅れ時間の測定結果
（車０１５２）２０７計仕様制輪子及びライニング平均摩擦係数一覧０６０７１０
（車０１５３）ＡＴＳ－Ｐ形車上装置用試験装置説明書０６０８０１
（車０１５４）１１０ＥＣの減速度等について
（車０１５５）ＡＴＳ－Ｐ記録部動作に関する回答

（車０１５６）・ブレーキ特性（２０７－１０００）０６０９２１・ブレーキ特性（２０７－０）０６０９２１
（車０１６４）ＡＴＳ－ＳＷ記録（７両目）
（車０１６５）ＡＴＳ－ＳＷ記録（１両目）
（車０１６６）ＡＴＳ－Ｐ表示灯について
（車０１６７）２０７系ＡＴＳ－Ｐ表示灯色について
（車０１７０）ＷＥＣ７３５６５ＡＴＳ－ＳＷ型保安装置回路ツナギ０６１０２５
（車０１７１）２０７系電車空気ブレーキ装置現車試験報告書０６１０２６
（車０１７２）２０７－１０００代系通勤形直通電車空気ブレーキ装置現車試験報告書０６１０２６
（車０１７３）２０７系電車空気ブレーキ装置現車試験報告書０６１０２６（再送信）
（車０１７４）２０７－１０００代系通勤形直通電車空気ブレーキ装置現車試験報告書０６１０２６（再送信）
（車０１７５）①２０７－１０００代通勤形直通電車空気ブレーキ装置現車試験報告書②２０７系電車空気ブレーキ装置現車試験報告書
（車０１７６）ＡＴＳ－Ｐ１，Ｐ２記録部動作に関するＱ＆Ａ
（車０１７７）車輪の部位呼称及びＳＷ回路ツナギ【質問の回答】
（車０１７９）２０７系ブレーキ検討資料（０代試作車）
（車０１８０）２０７系ブレーキ検討資料（０代量産車）
（車０１８１）２０７系ブレーキ検討資料（１０００代）
（車０１８２）２０７系電車のブレーキ装置等に関する照会の回答
（車０１８３）ブレーキ設定器カム位置について０６１１１０
（車０１８４）車両形式毎のＡＴＳ－Ｐの搭載の質問
（車０１８６）２０７系の製造メーカー及び製造時期について
（車０１８７）・２０７系０代－２０７系２０００代までのＢＢ位置－非常間の動作について・２０７系ＥＣ空気ブレーキ装置調整値一覧
（車０１８８）継電器条件変化の検知について
（車０１８９）・２０７系ＢＢ位置－非常間の動作について（Ａ３，Ａ４）・主幹制御器カムダイヤグラム（Ａ３，Ａ４）
（車０１９８）ＷＲＣ１０形記録部製作仕様書
（車０１９９）ＡＴＳ－Ｐ記録部記録変換データ項目の解説
（車０２００）ＡＴＳ－Ｐ１記録部プログラムリスト
（車０２０１）ＡＴＳ－Ｐ１記録の東邦電機による解析
（車０２０２）ＡＴＳ－Ｐ１送受信部の故障条件について

別表１　諮問庁がなお不開示としている部分のうち法人の職員の氏名が記載されている部分（頁数は，各資料の表紙を１頁として数えたものである。）

資料名	頁
車０００２	６，７及び４８
車０００８	１及び２
車０００９	１
車００１０	１ないし９
車００１１ないし車００１９，車００２３，車００２４及び車００４２	１
車００４３	１ないし３
車００４４及び車００４５	１
車００４６	１ないし４６
車００４７	１ないし４５
車００４８及び車００４９	１
車００５０	１ないし８
車００５１	１ないし９４
車００５２	１ないし７５
車００５３ないし車００６１	１
車００６２	１ないし２６及び２９ないし１６０
車００６３	１
車００６４	１及び８５
車００６５ないし車００６７	１
車００６８	１，１４ないし４５，４７ないし１６６及び１７２
車００６９，車００７０，車００７２，車００７３，車００７５及び車００７６	１

車００７７	1及び2
車００８８	1
車００８９	1及び2
車００９０ないし車００９３	1
車００９４及び車００９５	1及び2
車００９６	1
車００９７	1及び2
車００９８	1
車００９９	1，２１及び２３
車０１００	1及び2
車０１０１	1，７，８及び１０
車０１０２ないし車０１０５	1
車０１０６	1，１４及び１５
車０１０７	1
車０１１８	1及び2
車０１２０	1，3ないし5及び7
車０１２４，車０１２５及び車０１２７ないし車０１２９	1
車０１４６	1及び3ないし３８
車０１４８及び車０１４９	1
車０１５１及び車０１５２	1
車０１５３	1及び2
車０１５４ないし車０１５６	1
車０１６６	1，2及び6
車０１６７	1ないし5
車０１７０ないし車０１７５	1
車０１７６	1，3ないし8及び１０ないし１４

車０１７７	1及び2
車０１７９	1，２５及び３８
車０１８０	1及び１７
車０１８１	1，２２，３８，５２及び６５
車０１８２ないし車０１８４，車０１８６ないし車０１８９及び車０１９９ないし車０２０１	1
車０２０２	1及び3ないし7

別表２　諮問庁がなお不開示としている部分のうち法人の職員の署名が記載されている部分（頁数は，各資料の表紙を１頁として数えたものである。）

資料名	頁
車０００２	６，７，２０８及び２２２
車０００８	３及び４
車００１２	３９
車００１７	１
車００１８	１８及び１９
車００２３	２
車００４１	１，１６，３６及び３７
車００４２	２９
車００４３	１及び４ないし５２
車００４４	１ないし１０，１３ないし１８，２０ないし２３，２６，２８，２９，３１ないし３５，３７，３９ないし４３，４６及び５１ないし５７
車００４５	３９及び４０
車００４７ないし車００４９	１
車００５０	１ないし１５
車００５１，車００５２及び車００５５	１
車００５６	２７
車００５８	１ないし７，１２ないし１６，１８，１９，２１ないし２３，２５，２７，２９，３２，３３，３５ないし３７，４１，５５ないし５７，５９，６２，６３，７８，１００，１１４，１１７，１１８，１２０ないし１２２，１２６，１２８，１３１，１４０，１４６，１４９，１６７，１７２，１７５，１９４，１９５，２０３，２０７，２１６ないし２１８，２２２，２３０，２３１，２３４及び２４０ないし２４２
車００５９	１３７
車００６２	１，２，３７ないし１１９，１２１，１２２，１２４ないし１２８，１３４ないし１３６，１４０ないし１４２，１４５，１４７ないし１４９及び１５５ないし１６０

車００６３	1
車００６４	１２
車００６５	1及び2
車００６６	1ないし２５
車００６７	1
車００６８	４６ないし１６７
車００７７	2
車００８８	1
車００８９	4及び7
車００９０，車００９２及び車００９３	1
車００９４	1，2，7，１７，２１ないし２４，２６，２７，２９ないし３１，３３，３５，３７ないし３９及び４１ないし４９
車００９５	1，2，6，7，２１及び３６
車００９６	2及び7ないし１１
車００９７	2
車００９９	２２及び２３
車０１００	1，2，１２，１３，２１，３２，３８，４０及び４３
車０１０１	2及び7ないし１０
車０１０２ないし車０１０５	2
車０１０６	1及び１４ないし１６
車０１２５	２８及び２９
車０１２８	３６
車０１４６	2及び3
車０１５３	2
車０１６６	3ないし5
車０１７１ないし車０１７４	2
車０１７５	2及び１８
車０１７９	2，１７，２１，２６，３４及び３９
車０１８０	2，１８，２０，２３及び２５
車０１８１	2，4，7，２３，３９，５３及び６６

車０１８７	６，２１，２５，２７，３０，４４，４８，５２，６７，７２，７４，７６，７９，８１ないし８５，９７，１０１，１０９，１２４及び１３７

別表３　諮問庁がなお不開示としている部分のうち法人の職員の印影が記載されている部分（頁数は，各資料の表紙を１頁として数えたものである。）

資料名	頁
車０００８	１
車００１３	２ないし５
車００１８	１８
車００４１	１４ないし１６及び３５ないし３８，
車０１０６	１４ないし１６
車０１４６	３

別表４　諮問庁がなお不開示としている部分のうち法人の職員のメールアドレスが記載されている部分（頁数は，各資料の表紙を１頁として数えたものである。）

資料名	頁
車００２４	1
車００８９	1
車０１１８	2
車０１２０	1，３及び７
車０１２４，車０１４８，車０１４９及び車０１５１ないし車０１５６	1
車０１６６	1及び２
車０１６７	1ないし５
車０１７０ないし車０１７４	1
車０１７６	1，３，５ないし８，１０，１１，１３及び１４
車０１７７	1
車０１７９	1，２５及び３８
車０１８０	1及び１７
車０１８１	1，２２，３８，５２及び６５
車０１８２ないし車０１８４，車０１８６及び車０１８８	1
車０２０２	1及び３ないし７

別表５　諮問庁がなお不開示としている部分のうち法人の電話番号が記載されている部分（頁数は，各資料の表紙を１頁として数えたものである。）

資料名	頁
車００２３及び車００２４	１
車００８９	１及び２
車００９０	１
車０１２０	７
車０１２４，車０１２５，車０１４６，車０１４８，車０１４９，車０１５１ないし車０１５４及び車０１５６	１
車０１６６	１及び２
車０１６７	１ないし５
車０１７０ないし車０１７５	１
車０１７６	１，３，５ないし８，１０及び１１
車０１７７	２
車０１７９	１，２５及び３８
車０１８０	１及び１７
車０１８１	１，２２，３８，５２及び６５
車０１８３，０１８４及び車０１８６ないし車０１８９	１
車０２０２	１及び３ないし７

別表６　諮問庁がなお不開示としている部分のうち法人のファクシミリ番号が記載されている部分（頁数は，各資料の表紙を１頁として数えたものである。）

資料名	頁
車００２３	１
車００８９	１及び２
車００９０，車０１２４，車０１４８，車０１４９，車０１５１ないし車０１５４及び車０１５６	１
車０１６６	１及び２
車０１６７	１ないし５
車０１７０ないし車０１７４	１
車０１７６	１，３，５ないし８及び１１
車０１７７	２
車０１７９	１，２５，３７及び３８
車０１８０	１及び１７
車０１８１	１，２２，３８，５２及び６５
車０１８３及び車０１８６	１
車０１８７	１００
車０１８８	１
車０２０２	１及び３ないし７

別表７　諮問庁がなお不開示としている部分のうち法人が作成したブレーキシステムに関するデータが記載されている部分（頁数は，各資料の表紙を１頁として数えたものである。）

資料名	頁
車００７５	２ないし１４
車０１２５	３ないし２９

別表８　諮問庁がなお不開示としている部分のうち国の職員のメールアドレスが記載されている部分（頁数は，各資料の表紙を１頁として数えたものである。）

資料名	頁
車００２４及び車００８９	1
車０１２０	1及び3ないし5
車０１２４，車０１４８，車０１４９及び車０１５１ないし車０１５６	1
車０１６６	1及び2
車０１６７	1ないし5
車０１７０ないし車０１７４	1
車０１７６	1，３，５ないし８，１０，１１及び１４
車０１７７	1
車０１７９	1，２５及び３８
車０１８０	1及び１７
車０１８１	1，２２，３８，５２及び６５
車０１８２及び車０１８３	1
車０１８４	1及び2
車０１８６及び車０１８８	1
車０２０２	1及び3ないし7